

CLIPPEDIMAGE= FR002584842A1

PUB-NO: FR002584842A1

DOCUMENT-IDENTIFIER: FR 2584842 A1

TITLE: Improved system and apparatus for aircraft anti-hijacking

PUBN-DATE: January 16, 1987

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME

BORTHAYRE JEAN

COUNTRY

FR

APPL-NO: FR08510777

APPL-DATE: July 10, 1985

PRIORITY-DATA: FR08510777A (July 10, 1985)

INT-CL (IPC): G08B021/00

EUR-CL (EPC): G08B021/00; B64D045/00

US-CL-CURRENT: 244/1R

ABSTRACT:

The invention is characterised by a set of members and apparatuses which are complementary to the present-day installations for aerial navigation both at the airport, on the aircraft, and on the crew or the passengers which, by virtue of their combination and their interreactions, at the moment while the terrorists use the threat of death, automatically and exclusively transfers flight control, without any human intervention, to the control tower which can then bring the aircraft back to its start point. <IMAGE>

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

(11) N° de publication :
(à utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 584 842

(21) N° d'enregistrement national :

85 10777

(51) Int Cl⁴ : G 08 G 5/02; B 64 D 25/00.

(12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 10 juillet 1985.

(71) Demandeur(s) : BORTHAYRE Jean Léon. — FR.

(30) Priorité :

(72) Inventeur(s) : Jean Léon Borthayre.

(43) Date de la mise à disposition du public de la demande : BOP1 « Brevets » n° 3 du 16 janvier 1987.

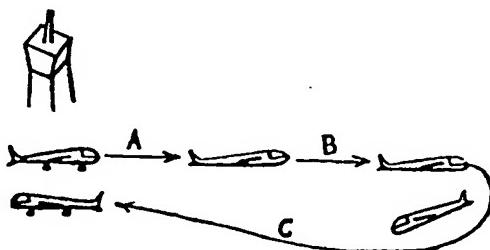
(73) Titulaire(s) :

(60) Références à d'autres documents nationaux appartenants :

(74) Mandataire(s) :

(54) Système et appareillage améliorés pour anti-détournement d'avions.

(57) L'invention est caractérisée par un ensemble d'organes et appareils complémentaires aux installations actuelles de la navigation aérienne tant sur l'aéroport, que sur l'avion, que sur l'équipage ou les passagers qui, grâce à leur combinaison et leurs interactions, au moment où les terroristes brandissent la peine de mort, transfère automatiquement et exclusivement en dehors de toute volonté humaine, la commande de vol à la tour de contrôle qui peut alors ramener l'appareil à la base de départ.



FR 2 584 842 - A1

PTO 2002-1427
S.T.I.C. Translations Branch

Système et appareillage améliorés pour
antidétournement d'avions .

La présente invention se situe dans les techniques de sécurité des voyages aériens .

Jusqu'à présent ces objectifs étaient mal obtenus par les moyens actuels que sont la détection d'armes , d'explosifs ou autres accessoires de terrorisme avant et pendant l'embarquement.

La présente invention est caractérisée par la combinaison nouvelle et l'association nouvelle des moyens existants déjà à l'aéro-port , à la tour de contrôle et sur l'avion mais actuellement trop indépendants les uns des autres , et en outre en l'adjonction des appareils et procédés déjà décrits dans les brevets d'inventions français N°

N° 7112863 du 6/04/71 ,

N° 7225375 du 10/07/72 et leurs diverses additions . Elle les combine par des moyens ,organes moyens et appareillages de liaisons supplémentaires qui , quoique de techniques déjà classiques séparément , n'avaient pas été associée et coordonnés comme ils le sont dans l'invention présente , procédé nouveau qui donne maintenant les effets et résultat suivants :

▲ l'instant même où les terroristes braquent la menace de mort sur les occupants de l'avion , il se déclanche sous l'effet de la peur ou de l'émotion de ceux-ci , l'alarme t

les défenses comme il est décrit dans les brevets susnommés , mais ici avec la nouveauté que ce déclanchement produit en plus instantanément et sans qu'aucune volonté humaine puisse s'y opposer , le débrayage total du pilote par rapport au manche à balai , au palonnier et à l'aéro-frein et sa substitution totale et exclusive par la tour de contrôle qui gouverne alors par radio-commande , d'une manière souveraine parce que transmise dans le seul langage codé que comprenne un appareil robotique qui actionne ces trois organes , lesquels sont à cet effet à doubles commandes dans le genre de ceux des avions école .

La tour de contrôle peut alors rammer l'appareil à la base de départ ou le diriger à son gré sur un autre terrain d'atterrissement où il subira, le cas échéant un siège , mais les passagers n'auront pu être transportés d'office dans un autre pays .

Tous ces appareillages , tant sur l'aéroport que sur l'avion , et que, même ceux portés en permanence par l'équipage ou des passagers, étant chacun de réalisations déjà classiques ou décrites dans les brevets et additions susnommés n'ont , de ce fait , pas lieu d'être représentés ici et par contre le dessin synoptique de la planche unique fera mieux et plus simplement comprendre l'ensemble du dispositif et grâce à lui le déroulement et l'avortement d'une tentative de détournement d'avion .

Fig 1 se trouve la tour de contrôle de la base aérienne de départ de l'avion . Cette tour de contrôle renferme tous les appareils nécessités par l'invention , et qui sont ceux de la direction de la navigation aérienne à distance par radio-commande .

En Fig 2 se trouve l'avion lui aussi pourvu , outre les systèmes et appareillages décrits dans les brevets susnommés , de systèmes de double commandes sur le manche à balai , le palonnier et les aéofreins . Ces trois organes de conduit sont complétés par des débrayages , inversors , et rembrayages à électro aimants ou pneumatiques , commandés automatiquement par la centrale d'alarme située dans la cabine du pilote dont l'action robotique transférée instantanément à la tour de contrô

-trôle la possibilité de manoeuvre et donc conduite du vol qu'elle a du même coup supprimé au pilote .

Les espacements et les fléches qui séparent ces trois figures représentent synoptiquement le déroulement 5 du processus de la tentative avortée du détournement d'avion.

Ainsi la flèche A indique la direction de l'avion , l'espace et le temps qui sépare 1 de 2 , par exemple (T_0 départ de la tour de contrôle +n minutes). La flèche B indique celui qui sépare la tour du déclanchement en Fig 3 de l'alarme soit (T_0 10 +n minutes) , et la flèche C celui du retour à la tour de contrôle soit (T_0 + n minutes 1ère séquence) + (n minutes 2ème séquence) + n secondes déclanchement de l'alarme et action du robot + les temps du retour ainsi que les distances parcourues sont sensiblement les mêmes que celles de l'aller seulement augmenté des quelques secondes de l'alerte l'action 15 inverseuse du robot .

R E V E N D I C A T I O N S

1) Système et Combinaison nouvelle de moyens et appareillages pour la sécurité des transports aériens et rendre impossibles les détournements d'avions en 5 pays étrangers à celui de la base de départ .

Les présentes revendications s'ajoutent à celles déjà incluses dans les brevets

N°7112863 du 6/04/71

et N°7225375 du 10/07/72 et leurs additions,

10 le tout constituant un procédé nouveau empêchant les détournements d'avions .

Il est caractérisé en ce qu'il une alarme déclenchée en dehors de toute volonté humaine par l'accélération cardiaque due à la peur ou à l'émotion des personnes braquées par les terroristes , débranche instantanément 15 par un système robotique , l'action du pilote sur l'ensemble manche à balai , palonnier, aérofrein qui sont à double commande et,du même coup la transfère à la tour de contrôle de départ de l'avion , laquelle ainsi substituée au pilote 20 peut alors par radio-commande ramener l'appareil à la base de départ,.

2) Dispositif selon la revendication 1 caractérisé par le fait que le résultat : élimination des possibilités de détournement d'avions jusqu'en pays étranger 25 à c lui d la bas de départ , est obtenu par la combinaison d'éléments , moyens , ou appareillages déjà connus, banalisés , chacun dans sa technique plus ou moins spécialisée où

elle est d'utilisation courante , avec ceux déjà revendiqués dans les brevets

N° 7112863 du 6/04/71

et N° 7225375 du 10/07/72 et leurs diverses

5 additions .

3) Dispositif selon les revendications 1 et 2 caractérisé par la mise en oeuvre nouvelle d'un système robotique réalisé selon les multiples possibilités banalisées déjà par l'état de la technique , et tel qu'il assume dans le 10 nouveau procédé objet de la présente revendication et sous l'effet du déclanchement produit par l'alarme selon les revendications 1 et 2 :

1°) l'alarme visuelle et sonore dans la cabine du pilote

15 2°) le passage préalablement obligé de sa première impulsion par le circuit du bouton secret objet de la revendication N°4

3°) suivant le cas décidé par le pilote après sa visualisation et son estimation du sérieux de l' 20 alarme; l'arrêt ou la réitération des séquences définies dans les revendications 1 et 2

4°) dans le cas de l'arrêt ; au bout de quelques secondes après la fausse alerte la remise automatique en état de veille en prévision des nouvelles alarmes éventuelles .

4) Dispositif selon lequel un bouton secret
dans un emplacement connu du seul pilote , lui permet d'arre-
ter et de différer de quelques secondes les effets de l'alar-
me , pour lui permettre , d'un coup d'oeil , de s'assurer
5 qu'il ne s'agit pas d'une fausse alarme due à une cause
mineure et auquel cas il téléphonera à la tour de contrôle
de ne pas donner suite , hormis le cas d'une nouvelle alerte .

2584842

1/1

FIG.1

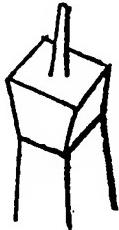


FIG.2

FIG.3

